Jlustrowany Tygodnik

Numer 5

Samochód

30 groszy

3. listopad 1929

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Szczęście w nieszczęściu



Na Monte Maggiore w pobliżu Triestu wpadł samochód, który chciał wyminąć inny, do głębokiej przepaści. Dziwnym zbiegiem okoliczności kierowca i jego towarzysz wyszli bez szwanku, uczepiwszy się przydrożnego drzewa.

Projekt ustawy koncesyjnej dla przemysłu autobusowego

Ministerstwo Robót Publicznych opracowało projekt ustawy o przedsiębiorstwach autobusowych, oparty na zasadzie koncesjonowania tychże przedsiębiorstw. Za zasadą tą wypowiedzieliśmy się już rok temu. Nim przystąpimy do streszczenia postanowień projektu ustawy, niechaj nam wolno będzie powtórzyć motywy, skłaniające nas ku uznaniu systemu konsesyjnego za jedynie właściwy dla rozwoju polskiego przemysłu autobusowego:

Dotychczasowy system wolnej konkurencji spowodował skutki wręcz fatalne; konieczność reformy jest widoczna dla wszystkich, którzy chociażby tylko pobieżnie mieli możność zapoznania się z ruchem autobusowym.

W szczególności daje się zauważyć w ostatnich czasach powstawanie znacznej ilości przedsiębiorstw, których właściciele nie posiadają niejednokrotnie odpowiednich kwalifikacyj do prowadzenia tego rodzaju zarobkowości.

Kapitał angażuje się w przedsiębiorstwa autobusowe lękliwie, wskutek czego nabywa się małe wozy, kierując się tylko względem na cenę, a nie na jakość samochodu; zaopatruje się autobusy w karoserje, przeczące wszelkim wymogom, nietylko wygody, lecz nawet higjeny i bezpieczeństwa. Przedsiębiorstwa nie zakupują wozów rezerwowych, na czem cierpi regularność ruchu i bezpieczeństwo (skutkiem przeciążenia wozów kursujących). Ubóstwo przedsiębiorstw autobusowych powoduje brak zabezpieczenia cywilnych pretensyj podróżnych, powstałych w razie katastrofy autobusu, co wobec nieistnienia przymusu ubezpieczenia pasażerów od wypadków, może ich narazić na duże straty materjalne. Mnożą się także przykłady niezdrowej konkurencji, w wyniku której przedsiębiorstwa walczą o frekwencję prześciganiem się co do szybkości jazdy. Zdarzają się formalne wyścigi autobusów po szosach wbrew wszelkim wymogom ostrożności. Naturalnym również skutkiem wolnej konkurencji jest zwalczanie się konkurentów przez obniżanie taryfy jazdy poniżej kosztów własnych i doprowadzanie siebie do bankructwa.

Z wszystkich tych względów należy oświadczyć się za wprowadzeniem systemu koncesyjnego odnośnie do przedsiębiorstw perjodycznego przewozu osób autobusem.

Sądzić bowiem należy, że system koncesyjny przyczyni się do rozwoju ruchu autobusowego, którego wymaga życie gospodarcze kraju ze względów następujących:

Stworzenie sieci komunikacyj autobusowych w sposób wprost idealny, wyrówna braki dotychczasowej niedoskonalej sieci transportowej i przyczyni się do wzbogacenia kraju i to nietylko przez umożliwienie przenoszenia towarów z miejsc podaży do miejsc popytu, względnie przeładunku, lecz również przez

a) zwiększenie wpływów podatkowych z tytułu świadczeń przedsiębiorstw autobusowych przedewszystkiem na rzecz konserwacji dróg bitych;

b) stworzenie nowych gałęzi wytwórczości rodzimej; i tak już wpłynął w pierwszej fazie swego rozwoju przemysł autobusowy na powstanie fabryk karoseryj.

Dla przytoczonych względów należy dążyć do stworzenia przedsiębiorstwom autobusowym warunków sprzyjających ich rozwojowi, do czego przyczyni się zaliczenie ich do przedsiębiorstw wymagających koncesyj, albowiem:

Zapewnienie przedsiębiorstwu określonego czasu istnienia wpłynie na możność angażowania w niem większych kapitałów, na rozłożenie amortyzacji na dłuższy okres czasu i przetrwania początkowego okresu deficytowego; ponieważ system koncesyjny usunie niezdrową konkurencję — zaistnieje ściślejszy związek pomiędzy poszczególnemi przedsiębiorstwami autobusowemi, wyrażający się we wzajemnem komunikowaniu sobie nabytych doświadczeń i ulepszeń, oraz tworzeniu wspólnych organizacyj pomocniczych.

Wymaganie koncesji wpłynie nadto na bezpieczeństwo i regularność ruchu, wygodę pasażerów i taniość pojazdów, władze bowiem, udzielające koncesji, mogą zażądać zaistnienia i zabezpieczenia tych wymogów.

Zresztą przy angażowaniu większych kapitałów, opartych na określonym zgóry okresie eksploatacji, może przedsiębiorstwo zaopatrzyć się w gatunkowo lepszy tabor i dostateczne rezerwy, zabezpieczające normalny, do rozkładu się stosujący, ruch. A ponieważ amortyzację rozłożyć można będzie przy tym systemie na dłuższy okres czasu, będzie możność obniżenia taryfy. Ta ostatnia musi się stosować do kosztów eksploatacji i, oczywiście do kosztów przewozu innemi środkami komunikacyjnemi.

Jesteśmy więc przekonani, że system koncesyjny da pożądane rezultaty i dlatego witamy z zadowoleniem projekt odnośnej ustawy. Zawiera on wprawdzie szereg postanowień, co do których można mieć zastrzeżenia, o czem pomówimy w następnym numerze, lecz jako całość stanowi bardzo pożądany czyn ustawodawczy. Oto główne jego postanowienia:

Podmiot ustawy.

Postanowieniom projektu ustawy podlegają przedsiębiorstwa trudniące się za opłatą przewożeniem osób zapomocą autobusu.

Autobusem w rozumieniu projektu ustawy jest pojazd mechaniczny, nie biegnący po szynach, poruszany przez umieszczony na nim silnik i używany w celach zarobkowych do przewożenia siedmiu lub większej ilości osób, nie licząc kierowcy.

Prowadzenie przedsiębiorstwa autobusowego uzależnia się od uzyskania koncesji, z wyjątkiem, gdy przedsiębiorcą jest Państwo, o czem mowa będzie poniżej.

Kto ma udzielać koncesji?

Koncesje na prowadzenie przedsiębiorstw autobusowych udziela:

1) Minister Robót Publicznych, gdy przedsiębiorstwo ma być prowadzone na obszarze conajmniej trzech województw, tudzież w wypadkach, gdy siedziba przedsiębiorstwa znajduje się poza obszarem województwa, względnie województw, na których obszarze ma być prowadzone przedsiębiorstwo;

2) wojewódzka władza administracji ogólnej w wypadkach nieprzewidzianych w punkcie pierwszym.

Jeśli przedsiębiorstwo ma być wykonywane na obszarze dwóch województw, koncesji udziela wojewódzka władza administracji ogólnej, właściwa według miejsca siedziby przedsiębiorstwa w porozumieniu z drugą interesowaną władzą administracji ogólnej, a w razie niedojścia pomiędzy temi władzami do porozumienia, Minister Robót Publicznych.

Udzielenie koncesji przedsiębiorstwu, którego siedziba znajduje się poza granicami Państwa, zależy od decyzji Ministra Robót Publicznych.

Wojewódzka władza administracji ogólnej powinna przed powzięciem decyzji co do udzielenia koncesji zasięgnąć opinji właściwych terytorjalnie dyrekcyj kolei państwowych i dyrekcyj poczt i telegrafów.

Minister Robót Publicznych będzie przed powzięciem decyzji, zarówno w pierwszej jak i w drugiej instancji, w sprawach o udzielenie koncesji zasięgał opinji Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Komunikacji oraz Poczt i Telegrafów, ewentualnie Spraw Zagranicznych.

Nienadesłanie przez władze wspomniane w ustępach 1 i 2 umotywowanych opinij w terminie dni 30 od daty otrzymania przez nie pism wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, względnie Ministra Robót Publicznych, będzie traktowane narówni z wyrażeniem opinji przychylnej.

Kiedy udziela się koncesji?

Koncesji udziela się stosownie do miejscowych potrzeb.

Koncesja może być udzielana zarówno osobie fizycznej, jak prawnej, o ile ubiegający się o nią niezależnie od posiadania zdolności do działań prawnych wykaże się możliwością uruchomienia przedsiębiorstwa, a nie zachodzą okoliczności, któreby dawały podstawę do przypuszczenia, że wykonywanie przez niego tego przedsiębiorstwa może narazić na szkodę bezpieczeństwo albo dobro publiczne.

Państwo i samorządy w charakterze przedsiębiorcy autobusowego.

Instytucje państwowe, nie posiadające odrębnej osobowości prawnej, oraz przedsiębiorstwa państwowe „Polskie Koleje Państwowe" i „Polska Poczta, Telegraf i Telefon", mogą prowadzić przedsiębiorstwa autobusowe na podstawie porozumienia się interesowanych Ministrów z Ministrem Robót Publicznych.

Pozatem związkom komunalnym, oraz związkom międzykomunalnym przysługuje prawo pierwszeństwa przed zgłaszającemi się współcześnie osobami prywatnemi do uzyskania koncesji na prowadzenie przedsiębiorstwa autobusowego na ich obszarze, z zastrzeżeniem dla nich na wypadek żądania prawa wyłączności, o ile to nie sprzeciwia się potrzebom miejscowym.

Czas trwania koncesji.

Koncesji na prowadzenie przedsiębiorstwa autobusowego udziela się na okres czasu nie dłuższy niż dziesięcioletni.

Koncesja może być udzielona na okres czasu dłuższy, niż dziesięcioletni, nie dłuższy jednak niż dwudziestoletni, jeśli koncesjonarjusz przyjmie na siebie obowiązek pokrywania lub sfinansowania kosztów budowy lub utrzymania drogi, po której komunikacja ma się odbywać, zgodnie z wymaganiami władzy, udzielającej koncesję.

W razie przyjęcia przez koncesjonarjusza obowiązku wymienionego w ustępie poprzednim, koncesja może być udzieloną z zastrzeżeniem wyłączności.

(Dalszy ciąg projektu ustawy — z braku miejsca — podamy w następnym numerze.)

Nowe przepisy zagranicą

Na Gibraltarze obowiązywały dotąd przepisy: Jechać po lewej, wymijać w lewo i zajeżdżać z prawej. Przepisy zostały ostatnio zmienione w ten sposób, że jechać wolno odtąd tylko po prawej, wymijać w prawo i zajeżdżać z lewej.

Automobilistom, jadącym do Niemiec, zwraca się uwagę na to, że znak narodowy przy samochodzie powinien być oświetlony podobnie jak numer rejestracyjny. Niemieckie urzędy celne otrzymały zlecenie niewpuszczania do Niemiec samochodów, które nie będą posiadały instalacji świetlnej przy znakach narodowych.

...A lisi ogon kluczy i zwodzi...

Jazda za lisem Automobilklubu Wielkopolskiego



Kolumna samochodów, uczestniczących w jeździe za lisem, oczekująca na start na szosie lubońskiej.

Fot. „Samochód"

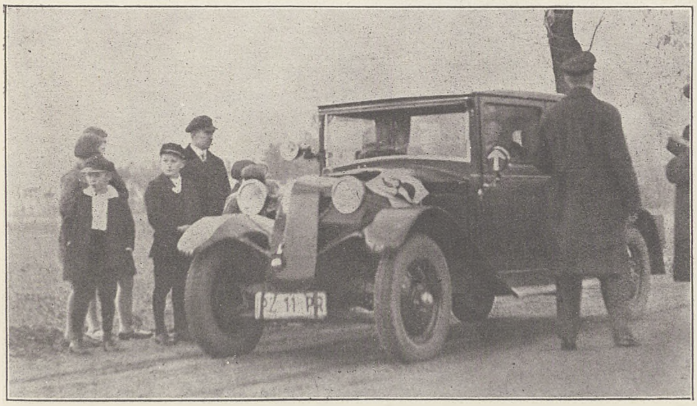
Tegoroczny sezon sportowy zakończył Automobilklub Wielkopolski, tak jak zresztą w latach ubiegłych, tradycyjną „Jazdą za lisem". Imprezę tę wyznaczono na niedzielę dnia 27 października na godzinę 9,30. Jednakże termin przesunięto na Walnem zebraniu, odbywającem się dnia poprzedniego, w myśl propozycji komandora p. dyr. Wiktora Maćkowiaka na godzinę 13-tą.

Pod względem pogody wszystko zanosiło się jak najgorzej. Dnia poprzedniego, w sobotę, przez cały dzień siepał kapuśniaczek, drobny lecz wytrwały, a nisko zwisające chmury nie wróżyły nic dobrego. W nocy z soboty na niedzielę sytuacja meteorologiczna pozostała bez zmiany, tak, że niejeden zapewne z amatorów pogoni za lisem, z niechęcią machnął ręką i wydał dyspozycję, aby na niedzielę przygotowano mu pantofle, szlafrok i fajkę. Tem większe było zdziwienie naszych automobilistów, gdy obudzili się w niedzielę rano i stwierdzili że na dworze w najlepsze świeci sobie słońce. W pospiechu więc zabrano się do przygotowania maszyn, zmobilizowania załogi i wkrótce wyruszono na zbiórkę przed lokal Automobilklubu Wielkopolskiego.

Punktualnie o godzinie 11,30 cała kolumna udała się na Dębiec na szosę do Lubonia, skąd o godzinie 13-tej nastąpił start w odstępach 20 sekund. Uprzednie losowanie uczestników wykazało następującą kolejność:

1) p. Jan Pętkowski	na sam.	„Austro-Daimler"
2) p. A. Rynowiecki	„ „	„Fiat"
3) p. Wacl. Zegilewicz	„ „	„Tatra"
4) p. Kaz. Markowski	„ „	„Tatra"
5) p. Zyg. Stachowski	„ „	„Steyer"
6) p. Franc. Radomski	„ „	„Lancia"
7) p. Feliks Bittner	„ „	„O. M."
8) p. inż. M. Duszyński	„ „	„Tatra"
9) p. Hozakowski	„ „	„Fiat"
10) p. Teofil Czerwiński	„ „	„Mathis"
11) p. Celestyn Rowiński	„ „	„Tatra"
12) p. inż. Tad. Wysocki	„ „	„Citroen"
13) p. Klem. Śliwińska	„ „	„Praga"
14) p. Jan Łyszczyński	„ „	„Fiat"
15) p. Henryk Linke	„ „	„D. K. W."
16) p. Stefan Głowiński	„ „	„Lancia"
17) p. A. Kwiatkowski	„ „	„Chenard Walker"
18) p. Janina Jaszwilowa	„ „	„Kreisler"

O ile więc zawodnicy ruszyli pięknie w chronometrycznej kolejce, niczem nie przypominając pościgu myśliwskiego, który stał się wzorem tej interesującej imprezy automobilowej, o tyle wkrótce po starcie benzynowa „sfora" przypominała już bardzo żywo oszalałe „par force". Jak rozpędzony chart porwał



Numer startu 8, p. inż. Marjan Duszyński na czterocylindrowej „Tatrze", zwycięzca jazdy za lisem.

Fot. „Samochód"



— „Dobry ślad, czy fałszywy?" — oto zagadnienie, nad którem głowią się nietylko zawodnicy, lecz także ich towarzyszki.

się czerwono-żółty „Austro-Daimler“ daleko ku Puszczykowu, nie bacząc, że już na pierwszej krzyżówce „lis“ wyciął kluczykiem w prawo. Z nim pognała cała sfora, a przekonawszy się na następnym punkcie, że chybiła ślad lisi, powróciła, możnaby prawie powiedzieć, że spuszczonem ogonem, goniąc zresztą siłą wszystkich koni mechanicznych, z powrotem ku miastu, aby pod Luboniem rzucić się w prawo ku Żabikowu. Przy odrobince fantazji można sobie było nawet wyobrazić uczucie kierowców, którzy tak łatwo i tak bezapelacyjnie wpadli na swąd lisiego ogona.

Za czerwoną strzałą gna wszystko ku Żabikowu i Stęszewie. Na każdem skrzyżowaniu dróg można odbywać seminarja psychologiczne. Jedni gnają jak opętani ku drodze, na której spodziewają się znaleźć potwierdzenie lub zaprzeczenie swych domysłów w postaci nowego znaku lub też jego braku, inni stają na drodze, badają karty, deliberują nad mapą okolicy, którędy właściwie najlepiej byłoby pojechać lisowi, i gdzie jest największe prawdopodobieństwo sukcesu. Dla właścicieli maszyn szybkich a silnych pierwsza metoda była niewątpliwie lepsza, temwięcej, że wicekomandor naprawdę był względny i nie mylił śladów tam, gdzie omyłka narażałaby zawodnika na zbyt długie szukanie.



Posadowo pod Lwówkiem p. Stan. Hr. Łackiego, prezesa Automobilklubu Wielkopolskiego.
Fot. S. Ulatowski, Poznań



Fragment pięknego parku w Posadowie, który zwiedzili uczestnicy „Jazdy za lisem“.
Fot. S. Ulatowski, Poznań

Trasa biegu w zasadniczej swej linji prowadziła przez Żabikowo, szosą stęszewską do Stęszewa, dalej zaś przez Buk, Opalenicę i Lwówek. Jako kryjówkę obrał sobie lis Posadowo pod Lwówkiem, piękną majętność hr. Stanisława Łąckiego, prezesa Automobilklubu Wielkopolskiego.

Do mety przybyło 15 uczestników w następującej kolejności:

1) p. inż. M. Duszyński nr. st. 8 o g. 14.20
2) p. T. Czerwiński nr. st. 10 o g. 14.27
3) p. inż. T. Wysocki nr. st. 12 o g. 14.30
4) p. J. Pętkowski nr. st. 1 o g. 14.35
5) p. Fr. Radomski nr. st. 6 o g. 14.36
6) p. Kl. Śliwińska nr. st. 13 o g. 14.40
7) p. J. Łyszczyński nr. st. 14 o g. 14.42
8) p. Stachowski nr. st. 5 o g. 14.43
9) p. H. Linke nr. st. 15 o g. 14.45
10) p. C. Rowiński nr. st. 11 o g. 14.45
11) p. J. Jaszwilowa nr. st. 18 o g. 14.45
12) p. St. Głowiński nr. st. 16 o g. 14.46
13) p. K. Markowski nr. st. 4 o g. 14.47
14) p. Hozakowski nr. st. 9 o g. 14.50
15) p. A. Rynowiecki nr. st. 2 o g. 15.10

Wobec takiego wyniku przyznano nagrodę pierwszą p. inż. Marjanowi Duszyńskiemu na samochodzie „Tatra“, nagrodę drugą p. T. Czerwińskiemu na samochodzie „Mathis“ i nagrodę trzecią p. inż. T. Wysockiemu na samochodzie „Citroen“.

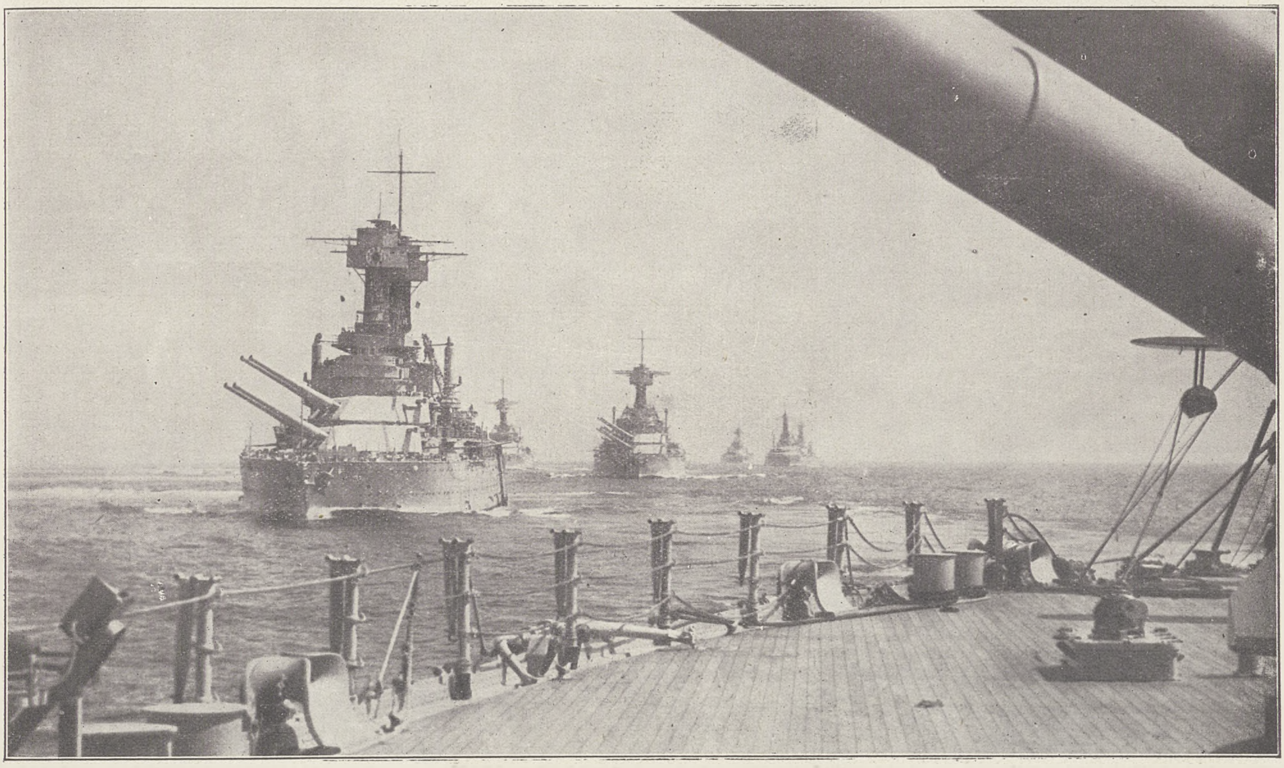
Wszystkich przybyłych na metę gości przyjmowali ze staropolską gościnnością państwo Stanisławostwo hr. Łąccy. Następnie goście, oprowadzani przez gospodarzy zwiedzili przepiękny park a wreszcie stadninę posadowską, która cieszy się szerokim rozgłosem wśród miłośników hodowli koni.

W jak najlepszym nastroju wrócono do Poznania, gdzie uczestnicy „Jazdy za lisem“ spędzili jeszcze kilka godzin na miłej pogawędce w lokalach Automobilklubu Wielkopolskiego.

Ostatnia w bieżącym sezonie impreza A. W. zakończyła się więc pełnym sukcesem. Nie należy jednak przypuszczać, że na okres zimowy A. W. popadnie w błogi sen zimowy — jak się bowiem dowiadujemy, przygotowuje się na ten okres szereg ciekawych wycieczek towarzyskich, które niewątpliwie będą się cieszyły również niemałem powodzeniem.



Posadowo. Południowy front pałacu z widokiem na część parku.
Fot. S. Ulatowski, Poznań



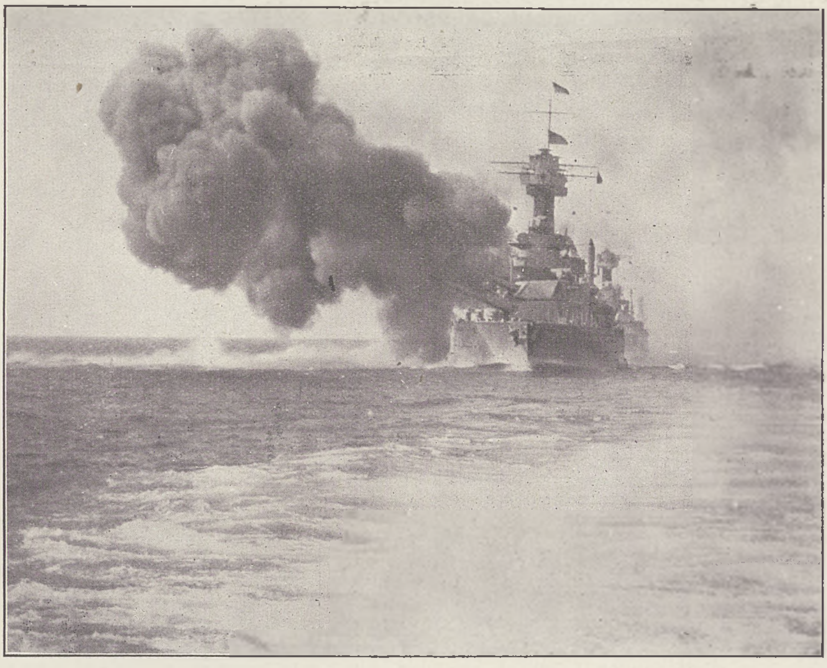
Eskadra potężnych pancerników, prawdziwych fortec pływających, uzbrojonych w wielkie i dalekonośne działa, opuszcza port macierzysty, aby spotkać się z przeciwnikiem na otwartem morzu.

LEON KOZŁOWSKI

Łódź motorowa w walce z pancernikiem

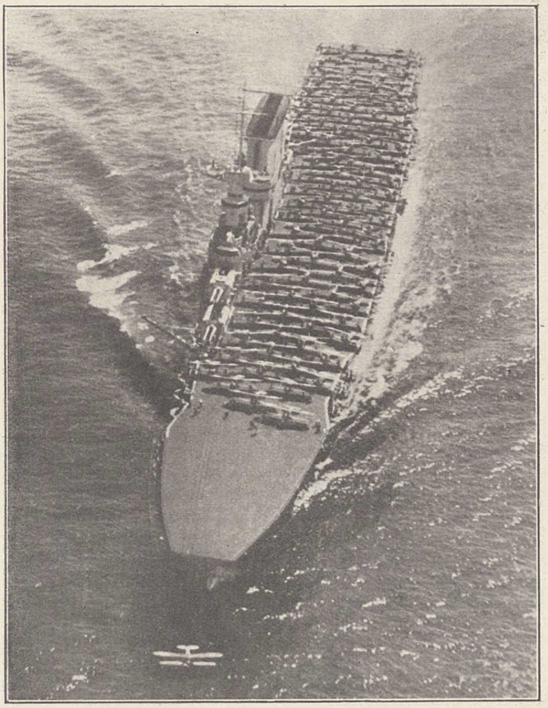
Poznań, w październiku.

Po rekordach szybkości na samochodach i samolotach przyszła obecnie nowa moda na rakiety, które mają zastąpić zwykłe motory spalinowe. Ludzie sobie przypomnieli, że już 600 lat przed narodzeniem Chrystusa znano w Chinach rakietę i używano jej dla unoszenia w powietrze małych latawców. Na wzór Chińczyków zaczęto i u nas wmontowywać rakiety do zabawkowych samolotów, lecz po pewnym czasie próby te przestały zadawalać ludzi i znalazło się kilku śmiałków, którzy zdecydowali się na umocowanie do zwykłego samochodu ładunku materjału wybuchowego, chcąc aby siła eksplozji zastąpiła im napęd motorowy. Jak to zwykle bywa, pierwsze próby nie dały dobrych rezultatów, gdyż zbyt wielkie rakiety spalały się nierówno i zamiast popychania pojazdu, rozrywały go w drobne kawałki. Mimo tych niepowodzeń entuzjaści nie rezygnowali, tak że wreszcie udało się im zrobić po parę okrążeń na torach samochodowych zapomocą takich maszyn. Kiedy ostatecznie okazało się, że jazda rakietowa na samochodzie w dzisiejszych warunkach i przy dzisiejszym stanie chemji materjałów wybuchowych, niema żadnej ekonomicznej wartości i że w ciągu najbliższych lat nie może liczyć na większe praktyczne powodzenie, wynalazcy przerzucili się do nowej dziedziny, a mianowicie do samolotów rakietowych. Znowuż po szeregu nieudanych prób i nieoczekiwanych wybuchów udało się im zmusić i samoloty do unoszenia się w powietrzu za pomocą rakiety.

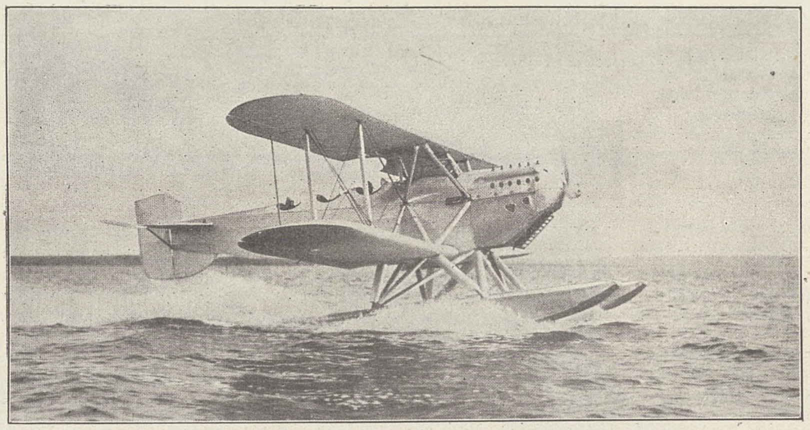


Na horyzoncie ukazały się nieprzyjacielskie okręty. Na rozkaz admirała flota wyciąga się w szyku torowym i posyła pierwsze salwy.

Kto na tych eksperymentach skorzysta w przyszłości trudno powiedzieć, gdyż tak samo jak przy samochodach, w dzisiejszych warunkach, samoloty rakietowe nie posiadają jeszcze praktycznego znaczenia i mimo fantastycznych marzeń różnych uczonych, którzy już obecnie projektują transatlantyckie loty na wielkich wysokościach, jedyną rzeczywiście bezsporną korzyścią jest chyba tylko możność pisania o tych wynalazkach sensacyjnych artykułów. Na nieszczęście wszyscy specjaliści w tej dziedzinie obrali fałszywy kierunek dla swych projektów, wysyłając ludzkość za-

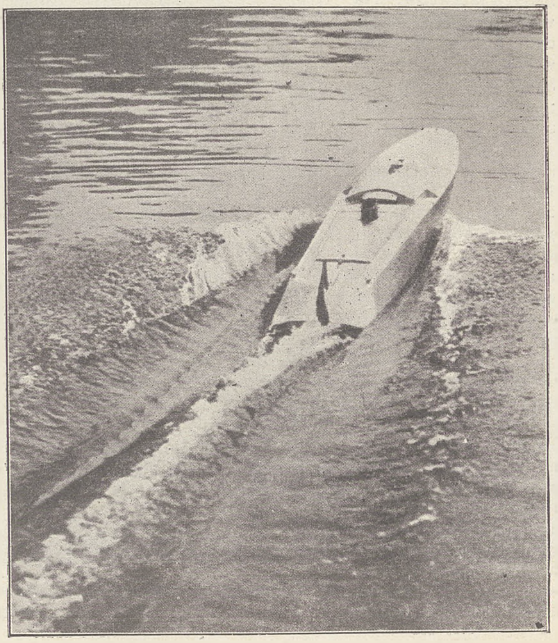


Zamiast torpedowców i lekkich krążowników stosują w ostatnich latach na morzu dla wywiadu specjalne statki, unoszące na swoim pokładzie kilkadziesiąt samolotów.



Szybki i sprawny wodnopłatowiec łatwo odnajduje nieprzyjaciela i doskonale nadaje się do zwalczania podwodnych łodzi.

(Po prawej:) Najwięcej nowoczesne narzędzie walki na morzu — szybka motorówka torpedowa.



pomocą rakiety raz na księżyc, raz znowuż na inną planetę naszego słonecznego systemu lub wogóle, delegując gdzieś w nieskończone przestworza na wzór błądzących komet. Ten kierunek myśli zawdzięczamy kilku pisarzom tej miary co Juljusz Verne, którzy nawet po śmierci posiadają jeszcze przemożny wpływ na nasze techniczno-naukowe marzenia. Jeżeli jednak o rakiecie pomyślimy realnie i ocenimy jej wartość ściślej, przyjdziemy do wniosku, że do podróży międzyplanetarnych lub skoków przez ocean w ciągu paru godzin jest jeszcze bardzo daleko, natomiast wielkie możności do wykorzystania tego ultra-nowoczesnego środka istnieją w czasie wojny.

Obecnie środek ciężkości nowoczesnego boju przeniósł się na ogień artyleryjski. Bez artylerji nie możemy sobie wyobrazić żadnego ataku, żadnego przerwania frontu, żadnej poważniejszej akcji. Artylerja, używana dawniej wyłącznie do ostrzeliwania wolno poruszających się gęstych kolumn piechoty, lub też do niszczenia wysokich murów starożytnych fortec, spełnia dziś na froncie wszystko. Niszczy ona okopy i gniazda oporu, ostrzeliwuje drogi, zrywa mosty i bombarduje głębokie tyły, starając się odciąć armję od jej rezerw i zniszczyć ważniejsze ośrodki przemysłowe przeciwnika. Marzeniem sztabów generalnych jest obecnie posyłania najcięższych pocisków na odległość kilku setek kilometrów dla zdezorganizowania życia w miastach i uniemożliwienia pracy fabrykom, dostarczającym armji niezbędnych materjałów wojennych. Jednakże dzisiejsze działa, mimo nadzwyczajnych postępów metalurgji, mimo ceny, która wynosi grube miljony nie są w stanie posyłać pocisków dalej niż na jaką setkę kilometrów. Jeżeli nawet inżynierom uda się zbudować jakąś armatę, która potrafi rzucić swój granat jeszcze trochę dalej, to z powodu strasznego ciśnienia gazów i tarcia pocisku o lufę, zostanie ona zniszczona po kilkunastu strzałach. Widzimy więc, że dla urzeczywistnienia pomysłów naszych strategów dzisiejsza artylerja nie wystarcza. I oni są zmuszeni szukać innych narzędzi zniszczenia.

Sądząc z wyników doświadczeń różnych instytutów wojskowych, najlepiej potrafi zastąpić nowoczesną armatę potężna torpeda powietrzna, zaopatrzona w motor rakietowy. Wyobraźmy sobie niewielki ruszt metalowy do wyrzucania pocisków rakietowych, umieszczony gdzieś na dalekich tyłach, dobrze zamaskowany i bezpieczny przed atakami nieprzyjacielskich lotników. Zapomocą tego urządzenia można będzie posyłać w przestrzeń małe samoloty-torpedy, niosące potężne ładunki materjałów wybuchowych i zaopatrzone w bardzo silną rakietę, która potrafi popychać je przez kilkadziesiąt minut. Taki pocisk w czasie dobrej pogody przeleci prawdopodobnie parę set kilometrów i może być skierowany do każdego większego ośrodka przemysłowego.

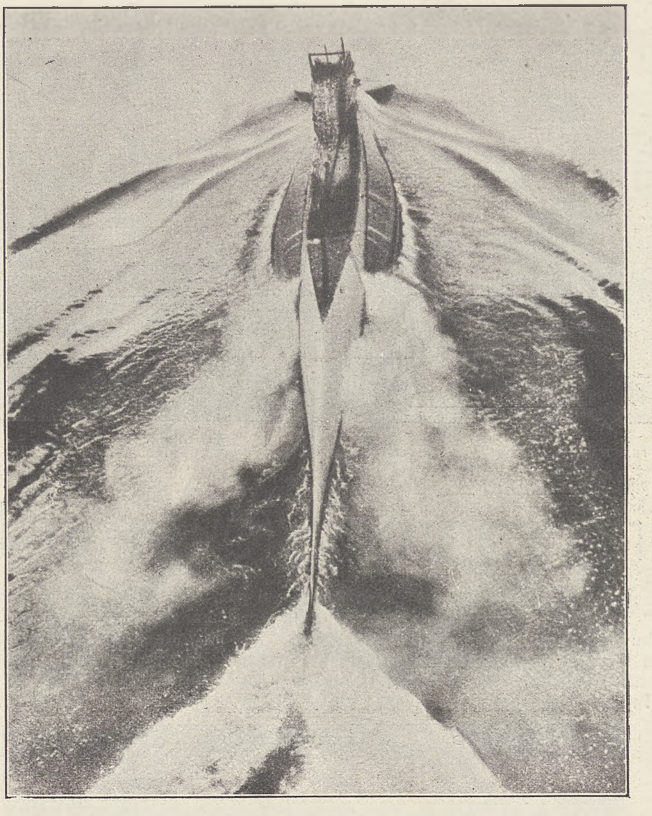
Dzięki takiej rakiecie taktyka przyszłej wojny zmieni się kompletnie i zamiast różnych „żelaznych linij", okopów, schronów itp., wojujące ze sobą państwa zamienią się w prawdziwe obozy artylerji rakietowej, która nie będzie wogóle zwracała uwagi na sam front, a za to wszelkiemi siłami będzie starała się w jak najkrótszym czasie zdezorganizować przemysłowe życie przeciwnika wewnątrz jego kraju. Jak będzie wyglądała taka walka, nie trudno zgadnąć. W ciągu paru dni kwitnące miasta zamienią się prawdopodobnie w płonące ruiny, a armje pozbawione dowozu żywności i materjałów wojennych będą zmuszone rezygnować z wszelkich działań. Te napozór może fantastyczne przypuszczenia są w każdym razie znacznie więcej prawdopodobne niż różne skoki przez ocean i międzyplanetarne podróże. Jednakże należy przypuszczać, że zanim zaczniemy posyłać naszym przeciwnikom torpedy rakietowe do ich fabryk pozafrontowych, te najnowocześniejsze narzędzia walki zostaną wykorzystane na morzu, gdzie strzela się do celi widomych, co znacznie ułatwi ich zastosowanie.

Właściwie może się nam wydawać, że kwestja obrony na morzu nie powinna nas specjalnie interesować, gdyż nie posiadamy ani własnej floty wojennej, ani też handlowej. Jednak, aby w czasie wybuchu jakiejś wojny zachować łączność z resztą świata musimy nie tylko interesować się morzem, lecz wszelkiemi dostępnemi nam środkami bronić do niego dostępu i zabezpieczyć naszej przyszłej flocie handlowej swobodę poruszania. Czy jest to możliwe? Przecież nas nie stać na budowę potężnej armady wielkich pancerników i na ich utrzymywanie. My nie możemy narazie nawet pozwolić sobie na posiadanie nowoczesnych krążowników, które mogłyby stawić czoło kilku większym rosyjskim okrętom wojennym lub też niemieckim pancernikom typu A. Z takiego rozumowania wynikałoby, że jako naród biedny musimy być na morzu bezbronni i ufać jakimś dyplomatycznym układom lub innym zawiłym politycznym kombinacjom. Jednakże przy pewnej inicjatywie i energji i przy wykorzystaniu różnych

nowych wynalazków sytuacja nasza może zmienić się radykalnie. Na dowód przytoczymy kilka przykładów z ostatniej wojny. Przed rozpoczęciem walki Anglja ogłosiła blokadę Niemiec, ufając że jej flota, która liczbowo przewyższała dwukrotnie flotę niemiecką potrafi tę blokadę przeprowadzić. Jednakże sprawy przyjęły zupełnie nieoczekiwany obrót. Niemcy, którzy coprawda nie mogli wypłynąć na otwarte morze, posiadali pewną ilość łodzi podwodnych. Łodzie te lekceważono sobie w dowództwie floty angielskiej, lecz już pierwsze dni walk wykazały, że mogą one zupełnie zmienić całą taktykę na morzu. Po popisach słynnej U 9 i po wystąpieniu kilku innych łodzi, potężna angielska flota zmuszona było zamknąć się w Scapa Flow i wypływać tylko w wyjątkowych wypadkach, otaczając się całym rojem kontrtorpedowców, torpedowców oraz innych lekkich statków, chroniących ją przed zniszczeniem przez zdradzieckie łodzie podwodne. W roku 1917 doszło nawet do tego, że zablokowane Niemcy odcięły swojego przeciwnika od całego świata, topiąc codziennie po kilka lub kilkanaście okrętów handlowych, dowożących żywność i materjały wojenne, lub też podtrzymujących łączność z frontem na kontynencie. Podobno bardzo mało brakowało do upadku Anglji, tak że nawet ambasador Stanów Zjednoczonych zmuszony był, widząc ciężką sytuację Anglików, zażądać natychmiastowej pomocy Amerykanów dowodząc, że brak współdziałania może najdalej w ciągu miesiąca doprowadzić do katastrofy. Wynika więc z tego, że Niemcy mogłyby z powodzeniem nie posiadać żadnej floty wojennej z wyjątkiem swoich łodzi podwodnych, a skutek walki na morzu byłby ten sam, lub może jeszcze gorszy dla Anglików.

Ostatecznie nauczono się walczyć z podwodnemi łodziami, lecz wtedy ukazał się na horyzoncie nowy i niemniej straszny rodzaj broni, mianowicie torpedówki motorowe. Pierwsze ich popisy nie były zbyt groźne, lecz kiedy przyzwyczajono się do właściwości nowych statków i nauczono się z nich korzystać, okazało się, że mogą one robić też wielkie szkody. W 1919 roku, kiedy Anglicy walczyli ze zbolszewizowaną flotą rosyjską, po raz pierwszy użyto tych stateczków dla akcji przeciwko wielkim statkom linjowym. Jako skutek było zatopienie jednego krążownika, jednego pancernika, i dużej „awiomatki". Prawdopodobnie cała flota rosyjska zostałaby zniszczona, gdyby nie pewien błąd, dzięki któremu stojący u wejścia do portu torpedowiec uniknął zatopienia i potrafił potem powstrzymać resztę atakujących motorówek. Motorówki te, groźne nawet ze zwykłemi torpedami Whitehead'a, stają się niezwyciężone, jeżeli je zaopatrzymy w torpedy lub pociski rakietowe. Wyobraźmy sobie nieprzyjacielską flotę, która wychodzi dla jakiejś akcji na otwarte morze. Flota ta porusza się z szybkością zaledwie 50 klm. na godz., tak, że wywiad lotniczy, prowadzony z lotnisk lądowych lub ze specjalnych statków, potrafi w krótkim czasie nieprzyjaciela odszukać i zakomunikować jego kurs swojemu dowództwu. Zanim potężne statki linjowe zbliżą się do naszych brzegów, możemy już wysłać na morze kilkadziesiąt szybkich łodzi motorowych, uzbrojonych w wyrzutnie dla torped rakietowych. Z chwilą kiedy nieprzyjaciel ukaże się na horyzoncie, mogą one otworzyć ogień, posyłając do niego półtonowe ładunki materjału wybuchowego, który łatwo może zniszczyć najpotężniejszą nawet pływającą fortecę. Gdyby ze względu na celność strzałów okazało się koniecznem zbliżyć na niewielką odległość, szybkie motorówki mogą wykonać ten manewr bezkarnie, gdyż ze względu na ich małe wymiary nie może być mowy o jakiejś artyleryjskiej obronie. Tak samo torpedowe motorówki mogą udać się z wizytą do nieprzyjacielskich baz i wykorzystując małoprzejrzystą pogodę lub noc, atakować i zatapiać jego statki. Może więc w końcu okazać się, że, jak w czasie wielkiej wojny, państwa o mniejszej flocie linjowej, lecz posiadające dostateczną ilość łodzi podwodnych potrafiły przeprowadzić skutecznie blokadę swych przeciwników, tak też w obecnej wojnie zwycięży w walce morskiej nie ten, kto nabuduje sobie różnych pancerników, lecz jego przeciwnik z dobrem lotnictwem i flotylą motorówek z torpedami rakietowemi.

Należy więc przypuszczać, że i na Bałtyku zabezpieczy sobie panowanie państwo technicznie więcej postępowe, chociaż może biedniejsze.



Z chwilą ukazania się na horyzoncie nieprzyjacielskich okrętów łódź podwodna znika pod powierzchnią i śledząc ruchy okrętów zapomocą peryskopu czeka dogodnej chwili dla rzucenia torpedy.



Najstraszniejszą bronią bliskiej przyszłości okaże się torpeda rakietowa, w którą zostaną uzbrojone bardzo szybkie motorówki; takim sposobem olbrzymie i kosztowne armaty zastąpi lekkie rusztowanie wyrzutnika.



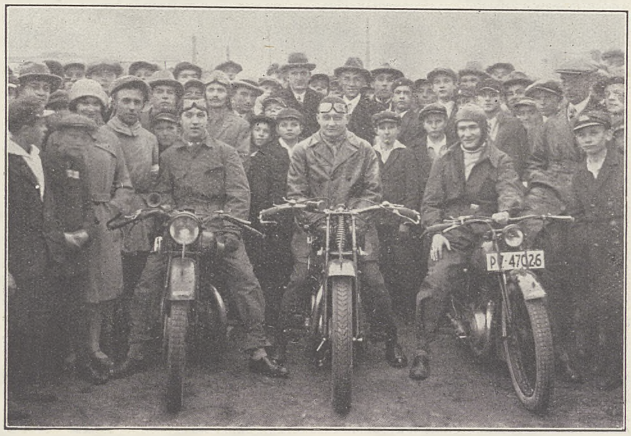
Uczestnicy gymkhany oraz wyścigów zorganizowanych przez oddział motocyklowy T. S. „Unja" przed rozpoczęciem zawodów.

Gymkhana motocyklowa w Poznaniu

Ruchliwy zawsze oddział motocyklowy Towarzystwa Sportowego „Unja" zorganizował w ubiegłą niedzielę na boisku „Sokoła" nielada imprezę, na którą złożyła się gymkhana motocyklowa oraz wyścigi na 2,7 klm. (5 okrążeń boiska po 542 mtr.). Impreza odbyła się przy pięknej pogodzie, niestety publiczność nie dopisała, raz wskutek odbywających się w tym samym dniu i o tej samej porze popisów lotniczych 3 pułku lotniczego na Ławicy, a powtóre — tutaj należałoby winę przypisać zarządowi „Unji" — wskutek niedostatecznej reklamy, która, jeżeli chodzi o charakter imprezy, była stokroć ciekawszą i lepiej się udała aniżeli popisy lotnicze.

Objęta w programie gymkhana miała wykazać, że jakkolwiek pobijanie rekordów czy to na szosie czy na torze przynosi temu lub owemu kierowcy laury, to w gymkhanie powinien on umieć opanować swą maszynę i zręcznie ją prowadzić na zamkniętym i ograniczonym terenie. W gymkhanie każdy zawodnik musiał przejechać kilka wytkniętych zakrętów i limij przeprowadzonych pomiędzy poustawianemi na boisku butelkami, przyczem niektóre obowiązkowo trzeba było wywracać. Oczywiście, że ta część programu obfitowała w zabawne momenty. Niektórzy uczestnicy przejechali wytknięte półkole i pierwszą serpentynę bez zarzutu, jednak, gdy przyszła kolej na wywracanie butelek, to albo tracili równowagę, zadławili motor, lub też chcąc regulować gaz, przejechali wzdłuż linji wytycznej jak wyrzuceni z procy.

Do gymkhany stanęło 11 zawodników, niestety ani jeden nie wyszedł bez punktów karnych. Najwięcej zręczności wykazał Czerniak, który na motocyklu marki Rudge-Withworth uzyskał 17 punktów karnych. Drugie miejsce zajął Weyl na motocyklu James, a trzecie Tyrala Tadeusz na maszynie Rudge-Withworth. Dalsze miejsca zajęli Turkiewicz, Musiał, Tyrala Aleksander, Bielawski, Bąk oraz Fiedler. Nagengast i Koszczyński zrezygnowali z ukończenia gymkhany, wobec czego odpadli w klasyfikacji.



Zwycięzcy wyścigu finałowego. Od lewej: Tyrala Tadeusz, Koszczyński oraz Bielawski. Fot. „Samochód"

W drugiej części programu startowało 9 maszyn podzielonych na kategorje. Wyścig obejmował trzy przedbiegi w pięciu okrążeniach o łącznej długości 2710 m. W pierwszym przedbiegu startowali Bielawski, Weyl oraz Musiał, wszyscy na motocyklach marki James o pojemności do 200 ccm. Na pierwszem okrążeniu szanse tych kierowców były jednakowe, w dalszych jednak wybija się w czoło Bielawski, mając 100 m. poza sobą Weyla, a o ćwierć okrążenia Musiała. Czas osiągnięty przez Bielawskiego wynosił 3:14. Do drugiego przedbiegu stanęli Tyrala Tadeusz na Rudge-Withworth, Turkiewicz na Motosacoche oraz Tyrala Aleksander na Calthorpe. Z miejsca wybija się Tyrala Tadeusz i prowadzi bezapelacyjnie do finiszu w czasie 3:15. Do trzeciego przedbiegu wystartowały motocykle o pojemności 500 ccm, a mianowicie Koszczyński na Motosacoche, Fiedler na Arielu oraz Bąk na Rudge-Withworth Na starcie wybija się Fiedler, jednak już na pierwszem okrążeniu mija go Koszczyński, mając za sobą w niewielkiej

(Dok. na str. 12-tej.)



Moment z gymkhany. P. Tadeusz Tyrala, zwycięzca w jednym z przedbiegów w chwili wykonywania warunku, polegającego na wywracaniu butelek.

Niedziela w Ławicy

Sprawozdanie małego Zdzisia, naszego najmłodszego korespondenta. — Ilustrował nie wiele większy Staś.



...ludzie wchodzili przez drzwi i chcieli nawet przez okna...

Proszę kochanego p. Redaktora! Ja chciałem do kochanego Pana napisać list o moich przygodach niedzielnych, ale obawiam się, że się to Panu nie podoba, bo to widzi Pan, ja za przeproszeniem myślę o Ławicy. W zwyczajny dzień to ja nie wiem czy się o Ławicy mówi za przeproszeniem, czy bez przeproszenia, ale w niedzielę to było coś niedobrego, bo i wszyscy siebie przepraszali i wujcio gniewał się na papę i papa gniewał się na mamę i mama poszła po parasol, a potem wszyscy przepraszali mamę i znowu było za przeproszeniem. A to wszystkiemu winna pieczeń, bo my jadamy obiad o godzinie 3-ciej, kiedy do nas dziadzio przychodzi, a w niedzielę trzeba było odrazu iść do kościoła, smażyć pieczeń, być grzecznym i bardzo spieszyć i jak mamusia wyszła, to Marysia przypaliła pieczeń, a potem zrobiła się duża plama na nowym paltocie mamusi.

Ale to wszystko nie ciekawe dla Pana redaktora, bo to nie sport. Prawdziwy sport to był, kiedyśmy poszli na Most Teatralny. Chcieliśmy usiąść do autobusu, a tu autobusu niema. Papa zaczął gniewać się i powiada, że u nas niema porządku, że co to ma być, tysiące ludzi stoją, a autobus sobie spaceruje i niema go. Może papa by jeszcze coś powiedział, ale wujek zaczął z nim sprzeczać się, a wujek mój to taki duży i mocny pan i ciocia z Warszawy nazywa go grubym Wielkopolaninem i on bardzo nie lubi kiedy jego nie słuchają. Wujek mówił do tatusia, że to wcale nie nieporządek, a nawet duży porządek, bo to przecież było zarządzone i w Kurjerze stało, że w niedzielę autobusy do Ławicy chodzą tylko co 10 minut, tak, że publiczność musiała zrozumieć, że tak 10 tysięcy osób zaraz zabrać się nie może. Wujek mówił jeszcze, że u nas to nie jakaś Ameryka, gdzie zaraz ludzie robią interesy na takich rzeczach, u nas to jak ma jechać 5 autobusów, to znaczy i publiczność ma się dostosować do tego, bo na to niedziela i żadne biura nie mogą urzędować i wymyślać na poczekaniu samochody ciężarowe albo inne pociągi. Ja się bałem, że wujek powie tatusiowi jeszcze wiele innych rzeczy, ale mama zaczęła płakać i powiedziała, że ona do takiego pudełka od śledzi nie chce wchodzić w nowym płaszczu i ładnych pantoflach, więc wujek i tatuś poszli po taksówkę, a ja pobiegłem za nimi.

Taksówki też nie mogliśmy dostać, bo co tylko tatuś jedną zobaczył, to ona zaraz uciekała. Tak od Mostu Teatralnego doszliśmy do Starego Rynku i już wujek nie chciał jechać więcej na Ławicę, kiedy jeden znajomy spotkał nas własnym samochodem i zabrał, tak, że pojechaliśmy po mamusię, a na ten Most Teatralny to właśnie przyjechał jeden autobus i ludzie wchodzili przez drzwi i chcieli nawet przez okna, ale tam nie szło, bo tam właśnie wypychali innych, co nie mieli miejsca. Z tego autobusu, kiedy on pojechał, wypadła jedna panienka i zaczęła mocno płakać, a wszyscy stali dookoła. Ona płakała nie dla tego, żeby ją co bolało, bo ona upadła na nogi, ale dlatego, że miała tylko jeden pantofelek, bo drugi został w środku, to znaczy w tamtym autobusie, co sobie pojechał na Ławicę. Tatuś bardzo litował się nad tą panienką i prosił, żeby ją zabrać do samochodu, a mamusia popatrzyła bliżej i powiedziała, że niema miejsca, bo mamusia bardzo nie lubi takich panienek, o których tatuś mówi. Ta panienka nie pojechałaby z nami napewno, tylko że wujek dostał dobre serce i wylazł z samochodu i zrobił dla niej miejsce, a jak ona weszła, to on też wlazł i było miejsce. I myśmy pojechali. A teraz Panie redaktorze na Ławicy za przeproszeniem, to było jeszcze gorzej niż przed teatrem, bo wszyscy pchali się, spieszyli i była nawet duża awantura, bo jakieś panie chciały iść, a żołnierz nie chciał puścić, a wtedy drugi, taki większy żołnierz przyszedł i powiedział, że on ma puścić, bo te panie od pana kapitana, a wtedy inna publiczność zaczęła wołać, że ona jest od pana majora, a jeden to powiedział, że od samego pułkownika i żołnierze nie wiedzieli, czy ich puścić czy nie puścić. Jak myśmy weszli na siedzące miejsca, to ja się znowu bardzo zmartwiłem, bo tam było tak ciasno, że nawet nie można było stać, a aeroplany wciąż latały i na placu był duży dym. Ja pytałem wujka czy to zawsze na placu musi być duży dym, kiedy te aeroplany latają i dlaczego one latają, a wujek rozgniewał się i powiedział, że ja jestem głupi, bo to aeroplany osobno, a dym osobno. Ja myślałem, że to inaczej, bo aeroplany też robiły za sobą dym.



...co tylko tatuś zobaczył taksówkę, to ona zaraz uciekała...



...a jeden to powiedział, że od samego pułkownika...

Papa mówił, żebym bardzo uważnie patrzył, bo zaraz taki jeden pan siądzie na sznurek od aeroplanu i będzie na nim robił koziołki, a drudzy panowie wyskoczą z parasolami. Ja na wszystko bardzo patrzyłem, ale trąba powiedziała, że mamy iść do domu, bo to już koniec.

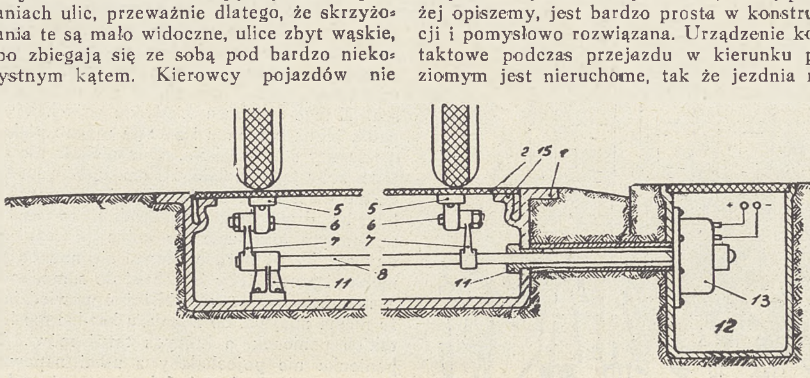
Zdzisio.

Nowe sygnały drogowe

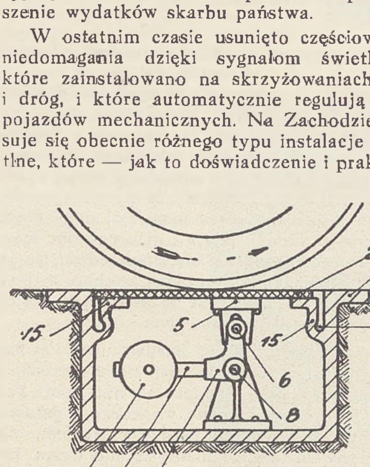
Wskutek coraz bardziej wzmagającego się ruchu samochodowego w miastach i miasteczkach jesteśmy często świadkami licznych wypadków, które spowodowane są tem, że pojazdy mechaniczne zderzają się na skrzyżowaniach ulic, przeważnie dlatego, że skrzyżowania te są mało widoczne, ulice zbyt wąskie, albo zbiegają się ze sobą pod bardzo niekorzystnym kątem. Kierowcy pojazdów nie przeczuwając nic złego, wyjeżdżają z takiej uliczki — nieraz nawet z małą szybkością — i zderzają się z pojazdem, który posuwa się po głównej arterji.

Wszystkim tym nieszczęśliwym wypadkom dotąd w żaden sposób nie zdołano zaradzić. W niektórych miejscowościach na Zachodzie umieszczono w takich miejscach zwierciadła drogowe, niestety zrobiono z niemi złe doświadczenia raz dlatego, że są one wystawione na wpływy atmosferyczne, a powtóre, że przez takie zwierciadło nie można widzieć tego, co się dzieje na głównej ulicy. W najbardziej ruchliwych punktach miasta dzisiaj już o jakimkolwiek zderzeniu się pojazdów mowy być nie może. Znajdują się tam posterunkowi, którzy sprawnie regulują ruch, przepuszczają samochody na jednej arterji, a wstrzymują je na drugiej i odwrotnie. Poza temi punktami mamy w większych miastach cały szereg innych, gdzie wogóle niema posterunkowych. Wiadomo, że ruch samochodowy z dniem każdym się wzmaga i dlatego też ze względu na bezpieczeństwo ruchu powinni właściwie w tych wszystkich punktach stać posterunkowi, którzyby go regulowali. Rzecz jasna, że rozwiązanie sprawy w ten sposób pociągnęłoby za sobą zbytnie zwiększenie zastępów policji komunikacyjnej, a tem samem odpowiednie powiększenie wydatków skarbu państwa.

W ostatnim czasie usunięto częściowo te niedomagania dzięki sygnałom świetlnym, które zainstalowano na skrzyżowaniach ulic i dróg, i które automatycznie regulują ruch pojazdów mechanicznych. Na Zachodzie stosuje się obecnie różnego typu instalacje świetlne, które — jak to doświadczenie i praktyka wykazały — działają bardzo sprawnie. Niektóre z tych instalacyj zapuszczone są w jezdnię i mają tę ujemną stronę, że przejeżdżający przez nie samochód odczuwa pewnego rodzaju wstrząs. Instalacja znowu, którą poniżej opiszemy, jest bardzo prosta w konstrukcji i pomysłowo rozwiązana. Urządzenie kontaktowe podczas przejazdu w kierunku poziomym jest nieruchome, tak że jezdnia nie wykazuje żadnych nierówności, czyli że poziom instalacji znajduje się na równym poziomie z jezdnią. Koła samochodu jadącego w tym lub owym kierunku naciskają na płytę, która pokrywa mechanizm instalacji zapuszczonej w jezdnię, przesuwają ją odpowiednio do kierunku jazdy oraz dzięki odpowiedniemu mechanizmowi sygnalizują samochodowi jadącemu w kierunku przeciwnym, że zaleca się ostrożność. Rycina 1 przedstawia nam przekrój podłużny instalacji kontaktowej, ryc. 2 przekrój poprzeczny, a ryc. 3 plan umieszczenia jej na skrętach i skrzyżowaniach.



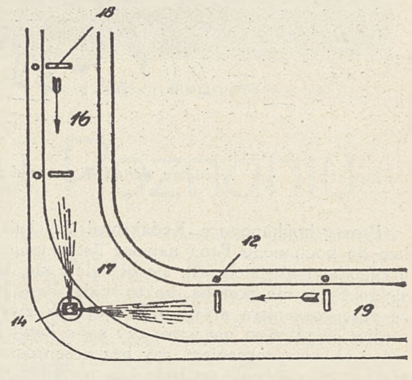
Przekrój podłużny instalacji kontaktowej.



Przekrój poprzeczny instalacji kontaktowej.

Na odpowiedniej stronie jezdni, w odpowiedniem miejscu i odległości od zakrętu albo skrzyżowania zapuszcza się w jezdnię skrzynię metalową 1. Pokrywa tej skrzyni 2 znajduje się na równym poziomie z jezdnią i jest w jej kierunku podłużnym przesuwalna, ze względu na istniejący między skrzynią a jezdnią dość znaczny luz 4.

Po wewnętrznej stronie pokrywy 2 umieszczone są łożyska 5 zaopatrzone w sanie, które znowu połączone są z sworzniem 6 i dźwignią dwuramienną 7. Te dwie ostatnie części służą do prowadzenia sań. Obie dźwignie dwuramienne 7 umocowane są na wspólnym wale 8, a na jednem ich ramieniu 9 znajduje się przesuwalny ciężarek, który reguluje normalne położenie pokrywy. Wał 8 spoczywa w łożyskach 11. Wał prowadzi przez łożysko do drugiej skrzyni 12, zapuszczonej również w jezdnię i tam połączony jest z włącznikiem elektrycznym 13. Włącznik ten znowu połączony jest z instalacją świetlną (patrz rycina 3). Siła atakująca kół pojazdu mechanicznego przesuwa pokrywę 2 po saniach i uruchamia wał 8. Przez ruch ten zostaje przez wyłącznik 13 włączony prąd, który oświetla odpowiednią żarówkę w sygnale. Przyrząd sygnalizacyjny 14 musi być tak umieszczony, by dla kierowców był widoczny ze wszystkich stron i z dość znacznej odległości. Takich lamp sygnalizacyjnych można zastosować kilkanaście, zależnie od ilości skrzyżowań i skrętów. Jeżeli samochód przejeżdża w kierunku strzałki po jezdni 16 i zamierza skręcić w drugą ulicę, wówczas natrafia na urządzenie kontaktowe 18, włącza światło przyrządu świetlnego w kierunku ulicy 19. Tym sposobem samochód biegnący w przeciwnym kierunku zostaje ostrzeżony, że jezdnia zajęta jest przez inny pojazd.



Szemat umieszczenia instalacji kontaktowej i świetlnej na skrętach i skrzyżowaniach.

Rywalizacja samochodu i samolotu z koleją żelazną

W Anglji samochód coraz bardziej zaczyna wypierać kolej. W ostatnim czasie przystąpiono do likwidacji kilku linij kolejowych ze względu na małą frekwencję pasażerów. Zwycięsko z tej walki wychodzą przedsiębiorstwa autobusowe, które obsługują nawet najmniejsze i najodleglejsze miejscowości. Wzmożona komunikacja autobusowa przyczyniła się również do powstania nowych szos, które łączą liczne ośrodki komunikacyjne między sobą. Poważniejsze przedsiębiorstwa autobusowe wynajmują nawet autobusy wycieczkowe na „weekend", oraz dni świąteczne.

Pozatem rozpoczęła się ostra walka o transport bagażu. Koleje, które dotąd dzierżyły ten monopol, powoli zaczynają odczuwać, że ruchliwe przedsiębiorstwa autobusowe zaczynają im deptać po nogach, wypuszczając samochody bagażowe, które jeżdżą w ślad za pasażerskiemi. Samochody te kursują nie tylko na kontynencie, przeciwnie, bywają załadowywane na okręty, jeżeli właściciele bagażu odbywają większe podróże, jak do Egiptu, Aten, Brindizi lub Suezu.

Największym wrogiem kolei zdaje się być w Ameryce samolot. Mamy tu na myśli samoloty olbrzymy, o których się coraz częściej pisze i mówi, i które opanowały już szlaki powietrzne, mając na swym pokładzie 30—50 pasażerów. Lot z Los Angeles lub San Francisco do Nowego Jorku trwa 50 godzin, podczas gdy podróż koleją wynosi na tych przestrzeniach 5 dni. A że przysłowie mówi, że „czas to pieniądz", więc ruchliwi Amerykanie korzystają raczej z komunikacji lotniczej aniżeli kolejowej.

Również wypuszczono w tych dniach w Stanach Zjedn. całą serję samolotów pocztowych, które utrzymują komunikację pocztową między Chicago, San Francisco i Nowym Jorkiem. Poczta bywa sortowana i rozdzielana w samolocie, który może zabrać 3—4 tonn korespondencji, czyli 300 tysięcy listów.

W wielu miastach europejskich wycofane zostają z ruchu tramwaje, a miejsce ich zajmują autobusy. Jak więc widzimy nie tylko egzystencja kolei żelaznych, ale również i tramwajów została poważnie zachwiana. Jak z powyższego widzimy, toczy się obecnie zacięta walka między kolejami a samochodami, autobusami, samolotami oraz sterowcami.

Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

Wielka nagroda Europy dla motocyklistów w Barcelonie przyniosła znaczny sukces Polsce, która pierwszy raz wysłała swego przedstawiciela na wielkie klasyczne wyścigi. Hr. Alvensleben na Nortonie 500 ccm. zajął mianowicie czwarte miejsce na 12 startujących w tej najcięższej klasie motocykli. Pogromcami jego byli jedynie Anglicy. Zaznaczyć należy, że w Barcelonie stanęli na starcie najlepsi motocykliści Europy i zwłaszcza liczna była ekspedycja niemiecka i włoska. Trudna górzysta trasa, pełna zakrętów, wynosiła 20 okrążeń po 16,5 klm (330 klm). Na tym dystansie, nie znając zupełnie niemal terenu, Alvensleben osiągnął szybkość prawie 100 klm na godzinę. Zwycięzca miał 106 klm.

Alvensleben pokonał między innymi Niemców Soeniusa i Kleina, Anglika — Simckocka i Handleya, Włocha — Varziego i Szwajcara — Franconiego.

*

W ubiegły piątek zdała egzamin na pilota studentka Uniwersytetu Poznańskiego p. Marja Tomaszewska, członek Aeroklubu Akademickiego. Jest to drugi egzamin kobiety pilotki w Polsce. Pierwszą pilotką jest p. Halina Grzybkowska, również z Aeroklubu Akademickiego, która zdała egzamin w dniu 11 sierpnia rb.

W dniu wczorajszym p. Tomaszewska dopełniła końcowych warunków egzaminu, przelatując przestrzeń pomiędzy Poznaniem a Jarocinem.

*

Komitet organizacyjny „Rajdu Gwiaździstego" do Barcelony przeprowadził klasyfikację uczestników, która wypadła jak poniżej:

1) ex-aequo: Pani Seeliger (Daimler-Benz), G. van Twist (Ballot), A. Nulling (Steyr), P. baron Czn (Fiat), E. de Szenasy (Daimler-Benz), E. Wieshaus (Austin-Daimler), wszyscy wystartowali z Rygi (310.800 ptk); 7) D. M. Healey (Triumph), start w Rydze (300.405 pkt.); 8) L. C. Gips (Lancia) i C. Alegre (Citroen), start w St. Sebastjan (po 299,750 pkt.); 10) K. Schliemann (Daimler-Benz), start w Rydze (298,880 pkt.); 11) A. Lopez-Tapia (Bugatti), 298,150 pkt.; 12) V. Prat Basch (Peugeot) 296,280 pkt. Dwaj ostatni wystartowali z St. Sebastjanu.

Ogółem zaklasyfikowano 24 samochody. Jak z powyższego widać, zwycięstwo na całej linji odniosły Daimler-Benzy.

*

Znany lotnik-konstruktor Espenlaub, który na lotnisku w Duesseldorfie ma warsztat lotniczy, robi od pewnego czasu doświadczenia z samolotem rakietowym. Do pierwszego •doświadczenia we wtorek, dnia 22. b. m. użył dwu rakiet. Inny samolot wyciągnął aparat bezsilnikowy z Espenlaubem w powietrze, a po odczepieniu się od niego zapalił lotnik jedną rakietę, która popchnęła aparat naprzód. Druga rakieta zawiodła z powodu zepsucia się zapału. Po tem doświadczeniu samolot wylądował pomyślnie (patrz ryciny)

*

Świetne wyniki na ślizgowcu zanotowała szkoła w Rossitten. Osiągnął je pilot niemiecki Dinort, który w ubiegłą sobotę wystartował na swoim ślizgowcu o godz. 15 min. 19, utrzymując się w powietrzu do godz. 6 min. 3 dnia następnego.

Tym lotem, który trwał 14 godzin 43 min. 25 sekund pobił Dinort rekord swego ziomka Schulza, ustanowiony w maju 1927 r. w Prusach Wschodnich.

*

Pilot francuski Lécrivain wystartował w ubiegły czwartek w południe na lotnisku Villacoublay na samolocie Gourdou-Leseure z silnikiem Juppiter o mocy 450 KM., celem pobicia rekordu wysokości. Po okrążeniu lotniska wzbił się w przestworza, osiągając 11 500 km w 1 godz. i 53 min.

*

Monet-Goyon, który ostatnio pobił cztery rekordy światowe na maszynie Arpajon o poj. 175 ccm. zdobył dalsze laury na motocyklu MAG. o 250 ccm pojemności na 1500, 2 000 klm, 1 000 milach i w 24 godzinach. W 24 godzinach przebył on 2135,2 klm. z średnią szybkością 88,9 km. na godz. Na 1500 klm. wynosiła średnia szybkość 87,3 a na 2000 klm. i 2000 milach 88,6 km. na godz.

*

Niemiecki motocyklista Henne, który, jak wiadomo, pobił ostatnio 8 rekordów na motocyklu marki BMW. o pojemności 750 względnie 1 000 ccm, podjął w ubiegły wtorek, dnia 15. b. m. na BMW. 500 ccm próbę pobicia rekordów w tej kategorji. Pierwsze dwie próby z powodu defektu przedniego koła nie udały się. Po uskutecznionej naprawie dosiadł maszyny i osiągnął szybkość wahającą się między 191,5 a 202,1 km/godz., co w wyniku daje średnią szybkość 196,7 km/godz.

Henne pobił zatem nieoficjalne wyniki Anglików w tej samej kategorji, które wynosiły 191,4 km/godz. w kilometrach względnie 190,8 km/godz. w milach.

Jako materjał pędny zastosowano dla tej rekordowej maszyny mieszankę benzolowo-spirytusową, która, jak to wykazały doświadczenia laboratoryjne, najlepiej się do tych celów nadaje.

*

Nowy rekord światowy ustanowili na torze Linas-Montlhery dwaj Anglicy Eldridge i Thomson. Przebyli oni 1 000 mil angielskich w 15:11:25, czyli przeciętnie 105,943 klm na godzinę.



Pilot i konstruktor samolotów G. C. Espenlaub przygotowuje na lotnisku w Düsseldorfie swój aparat rakietowy do startu.

Gymkhana motocyklowa w Poznaniu

(Dokończenie ze strony 8-ej.)

odległości Fiedlera. Dopiero na ostatniem okrążeniu dystansuje Koszczyński swych zawodników Fiedlera o ca. 150 mtr. a Bąka o około 300 mtr.

W finale, a raczej w biegu zwycięzców przedbiegów, przybył jako drugi Tyrała Tad. o 250 mtr. za Koszczyńskim, zwycięzcą finałowego biegu, który uzyskał czas lepszy (3 minuty 7,5 sek.) niż w przedbiegu.

Impreza odbyła się bez wypadków, co należy zawdzięczać jej dobrej organizacji. Komisję sędziowską stanowili pp. Andrzejewski, Knasiak, Żymalski. Pomoc sanitarna również była na miejscu a pełnił ją p. Dr. Hieronim Szulc. Wręczenie nagród zwycięzcom odbędzie się w najbliższych dniach na zebraniu klubu sportowego „Unja", które połączone będzie z bankietem.

W pogoni za nowym rekordem

Inż. Giuseppe Bellanca, twórca samolotu „Miss Columbia", na którym w roku 1927 Chamberlin i Levin przelecieli Atlantyk z Ameryki do Europy, ustanawiając jednocześnie światowy rekord długości lotu w linji prostej bez lądowania na 6.294 klm, zbudował obecnie nowy, dwumiejscowy samolot, który ze względu na zastosowanie zupełnie nowych rozwiązań techniczno-konstrukcyjnych ściąga na siebie powszechną uwagę konstruktorów lotniczych. Samolot zaopatrzony jest w dwa silniki Pratt i Whitney „Wasp" o mocy 425 MK. każdy, które ustawione są w tandem (w jednej linji jeden za drugim). Samolot posiada następujące wymiary: długość 13 m 46 cm, wysokość 3 m 89 cm, rozpiętość skrzydeł 25 m 35 cm. Znajdujących się kilka zbiorników pomieścić może ogółem 8 550 litrów benzyny i 228 litrów oliwy. Ciężar ogólny samolotu wraz z napełnionemi zbiornikami przekracza 9 000 kg. Samolot ten ma mieć możność 100 godzin lotu bez lądowania i zaopatrywania w czasie lotu; przeznaczony jest on na pobicie światowego rekordu odległości lotu w linji prostej bez lądowania.

Ostatni tego rodzaju rekord ustanowiony w bieżącym miesiącu przez lotników francuskich Coste i Bellonte na trasie Paryż — Tsitsikar wynosił 7.840 km.

Samolot Bellanca zaś zamierza pokonać przestrzeń, przekraczającą 15.000 kilometrów.

Stan dróg w Polsce

Stan dróg bitych wzrasta bardzo powoli w stosunku do rozwoju automobilizmu. W okresie dziesięcioletnim istnienia Polski, a więc w latach 1928—1929 wybudowano ogółem 3 767 klm dróg bitych, powiększając w ten sposób drogostan do 50 000 km; ilość pojazdów mechanicznych natomiast już w ciągu ostatnich dwóch lat wzrosła o 75%, z 20 000 na 35 000 samochodów.

Szampionat świata na r. 1929

Zgodnie z obowiązującym regulaminem przyznano godność szampionatu świata na rok 1929 fabryce samochodów Bugatti.

Powrót Coste'a i Bellonta

W ubiegłą środę przybyli do Hanoi Coste i Bellonte na aparacie „Znak Zapytania", na którym dokonali gigantycznego lotu z Paryża do Mandżurji. Dalszą podróż odbędą z Kalkuty lub Karachi.

Nowy płatowiec-olbrzym

Na aparacie-olbrzymie Caproni, który może unieść 150 pasażerów dokonano w okolicy Medjolanu pierwszego próbnego lotu, który trwał 40 minut. Płatowiec-olbrzym zaopatrzony jest w sześć silników o mocy 1000 KM. i może się oderwać od ziemi w niespełna 12 sekundach.

Kolor samochodu

Według statystyk sporządzonych w Ameryce jest kolor niebieski dominującym kolorem samochodu. Kolejność kolorów, które również cieszą się sympatją miłośników samochodu jest następująca: brunatny, szary, zielony, czarny, żółty, pomarańczowy i beige. Faworyzuje się również kolor brunatny, szczególnie w jego odcieniach, i spodziewać się należy, że pobije on wkrótce kolor niebieski. Również kolor czerwono - brunatny coraz częściej bywa pożądany.

Komunikat
Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja"

W poniedziałek 4 listopada odbędzie się o godz. 8-mej wieczorem w lokalu p. Jarockiego Nadzwyczajne Walne Zebranie, na którem zostanie przyjęty poprawiony statut.

Wyścigi motocyklowe urządza w niedzielę, dnia 3 listopada b. r. o godzinie 14,30 na boisku Sokoła, Oddział Motocyklistów T. S. „Unja". Imprezę zorganizowano na życzenie publiczności, która w ubiegłą niedzielę podobne widowisko śledziła z wielkiem zaciekawieniem. Tym razem program wypełnią biegi podzielone na kategorje, z mistrzem swej klasy p. Malickim, który w tych dniach wróci z Anglji. Bieg zwycięzców i bieg pocieszenia poprzedzą dotąd u nas niewidziany bieg żółwi.

Całość zapowiada się interesująco ze względu na ilość zgłoszonych maszyn. Nagrodę dla zwycięzcy stanowić będzie „Coup Sarolea". W południe o godzinie 12-tej zbiórka członków na placu Bernardyńskim, poczem defilada przez miasto.

Rozdanie nagród z jazdy zręczności i przyszłej imprezy odbędzie się w niedzielę wieczorem o godzinie 19-ej na salce Gospody Polskiej przy św. Marcinie 40. Po części oficjalnej zabawa dla wszystkich wprowadzonych przez naszych członków gości.

Komunikat
Automobilklubu Wielkopolski

W sobotę, dnia 26. bm. odbyło się w Bazarze Roczne Walne Zebranie A. W. Obszerne sprawozdanie ukaże się w następnym numerze naszego pisma.

Komunikat
Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy

Walne Zebranie Pom. Automobilklubu

Dnia 24. X. b. r. odbyło się nadzwyczajne Walne Zebranie Klubu — w hotelu Lengninga, ul. Długa — przy udziale 33 członków Klubu.

Pierwszy rok samodzielnego istnienia Klubu, poświęcony przeważnie pracom organizacyjnym, ma do zarejestrowania następującą działalność Klubu:

a) zawarcie umowy tryptykowej z Automobilklubem Polski w dniu 22. II. b. r.;

b) zorganizowanie stałego sekretarjatu z dniem 1. V. b. r.;

c) zawarcie umowy afiljacyjnej z Automobilklubem Polski w dniu 13. IX. b. r.

Klub urządził następujące imprezy sportowe i towarzyskie:

a) wycieczkę klubową na Wystawę Samochodową do Berlina w listopadzie ub. r.;

b) dancing w hotelu pod Orłem w listopadzie ub. r., zabawę Sylwestrową w salach Kasyna Cywilnego i dancing wraz z Klubem Jazdy Konnej w styczniu b. r. w hotelu pod Orłem;

c) wycieczkę towarzyską do Grudziądza w dniu 5. V. b. r. (udział 11 maszyn);

d) udział w Zjeździe Gwiaździstym do Łodzi w dniu 12. V. b. r. (12 maszyn);

e) wycieczkę towarzyską wraz z próbą sprawności — trasa Bydgoszcz — Tlen — w dniu 16. VI. b. r. (udział 30 maszyn);

f) powitał uczestników Międzynarodowego Rajdu A. P. w Grudziądzu i zorganizował park samochodowy tamże — (udział 10 maszyn);

g) brał udział w Zjeździe Gwiaździstym do Poznania w dniu 27. VII. b. r. (2 maszyny pod flagą A. P.);

h) zorganizował Zjazd Gwiaździsty (Jazdy Plakietowej) do Bydgoszczy w dniach 16. i 17. VIII. b. r. — z okazji regat międzynarodowych (udział 47 maszyn);

i) brał udział w wyścigu płaskim we Lwowie w dniu 25. VIII. b. r. (1 maszyna), pozatem w poświęceniu nowego gmachu A. P. w Warszawie w dniu 19. IX. b. r. (delegacja), w Zjeździe Gwiaździstym do Wilna w dniu 6. X. b. r. (1 maszyna), oraz w Międzyklubowym Zjeździe do Drohobycza w dniu 19. X. b. r. (2 maszyny).

Ze świadczeń Klubu na rzecz innych stowarzyszeń należy podkreślić dostarczanie samochodów na Zjazd Geografów w dniu 23. V. b. r., dla Wycieczki Profesorów Politechniki Lwowskiej w dniu 24. VI. b. r. i dla Związku byłych uczestników powstań Narodowych w dniu 28. VII. b. r.

Ze świadczeń tryptykowych (świadectw międzynarodowych, carnets de passages etc.) — korzystało ogółem 23 członków Klubu.

W myśl sprawozdania skarbnika i Komisji Rewizyjnej, która dokonała zamknięcia ksiąg klubowych, uznano ich prowadzenie za prawidłowe i na wniosek przewodniczącego udzielono skarbnikowi absolutorjum przez aklamację.

Po udzieleniu w myśl sprawozdania Komisji Rewizyjnej absolutorjum ustępującemu Zarządowi, Komitetowi, Skarbnikowi i Komisji Sportowej — przystąpiono do wyborów nowych władz Klubowych, które dały następujące wyniki:

Komitet: pp. dyr. Rolbieski, dr. Fryling, dyr. Jackowski, mec. Śpikowski, P. Wiese, Szymczak, dyr. Bauer, redaktor Teska, Jende, Stadie, Jahnz, Busse, Piliński, mjr. Koszko, mjr. Meyer, dyr. Strzyżowski.

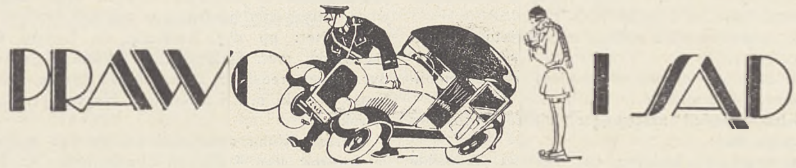
Zarząd Klubu ukonstytuował się jak następuje: prezes: dyr. Rolbieski, I. wiceprezes: dr. Fryling, II. wiceprezes: dyr. Jackowski, skarbnik: p. Wiese i generalny sekretarz: p. Szymczak.

W wolnych wnioskach podnoszono konieczność jak najściślejszego współdziałania Klubu z władzami bezpieczeństwa publicznego celem uregulowania i uporządkowania ruchu kołowego na szosach.

Na wniosek przewodniczącego, dr. Frylinga, przez aklamację uchwalono nadanie godności dożywotnich członków honorowych Klubu pp.: Karolowi hr. Raczyńskiemu, prezesowi A. P., dyr Janu szowi Regulskiemu, prezesowi Komisji Sportowej A. P. i Janowi Tomickiemu, sekretarzowi A. P. — w uznaniu zasług, położonych dla rozwoju Pomorskiego Automobilklubu przez przeprowadzenie afiljacji z Automobilklubem Polski.

Na rok 1930 przewiduje Komisja Sportowa następujące zasadnicze imprezy:

6. 4. — otwarcie sezonu jazdą za balonem, względnie lisem, 29. 5. — Rajd Pomorski, 22. 6. — Jazdę pętlicową, 12. 7. — Wycieczkę zagraniczną, 15. 8. — Zjazd Gwiaździsty na regaty, 7. 9. — Wyścig klasyczny.



Auto-casco

Dwa rodzaje ubezpieczeń interesują automobilistę: ubezpieczenie od szkód, wyrządzonych samochodowi i od szkód wyrządzonych przez samochód. Pierwsze, to ubezpieczenie automobilisty, dla którego samochód nie jest przedmiotem zbytku, lecz narzędziem zarobkowania i często najważniejszym przedmiotem majątkowym, który nie jest na tyle obdarzony dobrami doczesnemi, że może sobie pozwolić na każdy koszt reparacji w razie uszkodzenia maszyny skutkiem wypadku. Drugie ubezpieczenie, to asekuracja ostrożnego przedsiębiorcy zapewniająca mu dalszą nienaruszoną egzystencję gospodarczą, mimo spowodowania wypadku samochodowego na szkodę osoby trzeciej, co przy cięższych obrażeniach jest kwestją nieraz dziesiątków tysięcy złotych, lub też wysokiej renty miesięcznej, płaconej przez długie nieraz lata.

Obie asekuracje mają dla naszych stosunków jedną cechę wspólną: są mało rozwinięte. Jeszcze ubezpieczenie od odpowiedzialności prawnej, dzięki szerszemu zakresowi działania, jest już nieco spopularyzowane i wykazuje dość silny rozwój. Jeżeli bowiem w r. 1924 w Polsce tylko 3 towarzystwa ubezpieczeniowe prowadziły dział ubezpieczeń od odpowiedzialności prawnej (Biskupski) to obecnie już 8 dział ten wprowadziło, przyczem szczególnie w b. dz. pruskiej zaznacza się duży popyt na tego rodzaju ubezpieczenia (Biskupski str. 107). Natomiast w dziale autocasca jesteśmy jeszcze bardzo w powijakach.

Pozostawiając sobie dział ubezpieczeń od odpowiedzialności prawnej do późniejszego omówienia, pragnęlibyśmy parę uwag poświęcić ubezpieczeniu samochodów jako takich. Jak stwierdza Biskupski, w r. 1924 tylko dwa towarzystwa prowadziły działy tych ubezpieczeń. Cyfr obecnych nie znamy, jednak faktem jest, że pod tym względem konjunktura jest w Polsce niestety bardzo słaba. W Poznaniu może nieco silniejsza niż gdzieindziej, ale w każdym razie, jak na stosunki kraju, który bierze silny rozpęd w kierunku motoryzacji, wprost znikoma.

O potrzebie i konieczności ubezpieczeń samochodu nikogo u nas nie trzebaby właściwie przekonywać. Jest rzeczą jasną, że swobodę ruchu w zakresie swych stosunków życiowych i zarobkowych ma tylko ten, kto umie przez ubezpieczenia uniezależnić się od ślepego trafu i nagłych, a nieoczekiwanych szkód, z któremi w normalnym przebiegu swego zarobkowania liczyć się nie może. Jest również rzeczą jasną, że przedmiot tak przeważnie kosztowny, jak samochód, powinien być ubezpieczony i że każdy ostrożny przedsiębiorca ubezpieczenie tego rodzaju będzie uważał za pierwszorzędną gwarancję stałości swych stosunków majątkowych.

Jeżeli jednak mimo wszystko niewielki tylko procent kursujących u nas samochodów podlega ubezpieczeniu, to dzieje się to przedewszystkiem dlatego, że ubezpieczenie to jest u nas jeszcze stosunkowo drogie. W kilku przedstawionych nam przez czytelników wypadkach (chodziło o towarzystwa ubezpieczeniowe nie-poznańskie) premja była tak wysoka, że 7 i pół roku ubezpieczenia dawała arytmetycznie, bez uwzględnienia odsetek, wartość nabywczą samego samochodu. Jeżeli zważymy, że doświadczeniowo siedem lat jest przeciętnym okresem używalności przeciętnej maszyny — według obliczeń niemieckich — że z drugiej strony autocasco nie obejmuje normalnego zużycia się samochodu, lecz tylko szkody w samochodzie wskutek wypadku, a więc wpływów zewnętrznych, występujących bez organicznego związku przyczynowego, musimy przyjść do przekonania, że jestto ubezpieczenie dość trudne.

Byłoby oczywiście nierozsądkiem składać winę tego stanu na towarzystwa ubezpieczeniowe jako takie. Ubezpieczenia kalkuluje się na podstawie rachunku prawdopodobieństwa, opartego na praktycznem doświadczeniu, przy ostrożnej kalkulacji ryzyka okoliczności nieprzewidzianych. Stawki ubezpieczeniowe są więc regulowane do pewnego stopnia mechanicznie, zależnie od szeregu bardzo różnorodnych przyczyn.

Co tedy w naszych warunkach wpływa na przedrożenie tej gałęzi ubezpieczeń?

Ubezpieczenie jest tem tańsze, im mniejsze jest ryzyko. Ryzyko zmniejsza się w miarę wzrostu liczby objektów ubezpieczeniowych. A więc krąg bez wyjścia? Ubezpieczenie drogie, bo mało samochodów ubezpieczonych, a mało ich jest, bo ubezpieczenie jest drogie? Do pewnego stopnia tak, lecz tylko do pewnego stopnia.

Są jednak jeszcze przyczyny inne. Samochód jest u nas objektem bardzo drogim, ze względu na naszą politykę celną, która przedraża go o tysiące złotych. Skutkiem tego objekt ubezpieczenia musi być u nas wyższy, niż gdzieindziej.

Wskutek złego stanu dróg czas używalności wozu jest znacznie krótszy, niż na zachodzie Europy. Dla Czechosłowacji obliczono, że złe drogi (która są jeszcze lepsze niż u nas) kosztują życie gospodarcze czeskie rocznie przeszło 280 miljonów koron w zakresie zwiększonego zużycia samochodów, tj. kwotę za którą możnaby corocznie $^1/_3$ wszystkich dróg czeskich zaopatrzyć w nawierzchnię smołowcową. Jest rzeczą jasną, że każdy wypadek samochodu, roztrzęsionego na złych drogach, powoduje większe szkody niż przy samochodzie w dobrym stanie.

Koszty reparacyjne są u nas szczególnie wielkie. Warsztaty samochodowe, pobierając opłaty nie według efektu wykonanej pracy, lecz według czasu, użytego na pracę, podwyższają ryzyko za wypadek w sposób bardzo znaczny.

W sumie: sytuacja niezwykle niekorzystna. A jednak w interesie prawidłowego rozwoju automobilizmu musimy myśleć o sposobach wyjścia z tej trudnej sytuacji.

Jednym z nich byłoby ubezpieczenie częściowe, t. zn. nie na wartość całego objektu, lecz na ryzyko reparacji w pewnej wysokości, np. 1000 zł. Byłoby to ubezpieczeniem ostrożnego automobilisty, a zarazem ubezpieczeniem na wypadki losowe, zdarzające się szczególnie często. Wartość samochodu jako takiego pozostawałaby przytem poza kalkulacją, no i oczywiście poza ubezpieczeniem. Ubezpieczenie takie, obliczone ponadto, na szkodę jednorazową, byłoby zarazem tanie, dowałoby się włączyć w ramy ogólnego ubezpieczenia od autocasca, a mogąc liczyć na duży popyt, mogłoby przez stopniowe dowolne podwyższanie stawki zasadniczej stanowić stopniowe przejście do ubezpieczeń kaskowych w sensie właściwym. Dobra i umiejętna propaganda zrobiłaby resztę.

Czy nie wartoby się nad tą kwestją zastanowić? *(pz)*

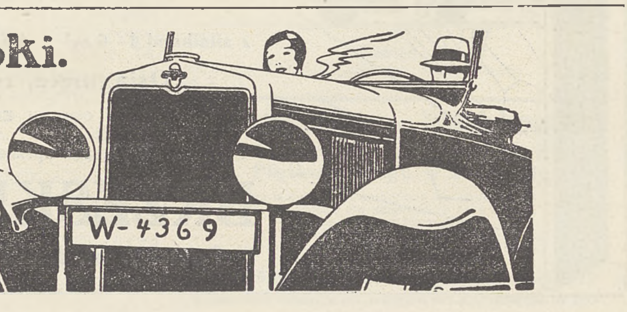
Porady prawne

Pytanie p. F. z Poznania.

Jeżdżę często na motocyklu, zabierając drugą osobę na siedzenie zapasowe. Przed rozpoczęciem jazdy żądam od niej poświadczenia, że jeździ na własne ryzyko i za ewentualne szkody itd. sama odpowiada. Proszę o wyjaśnienie, czy poświadczenie takie jest prawnie wystarczające. Treść samego poświadczenia jest następująca: Niniejszem poświadczam, iż jadę na własne ryzyko i za wszelkie ewentualne wypadki względnie szkody jedynie sam jestem odpowiedzialny.

Odpowiedź.

Poświadczenie takie wystarcza całkowicie, jednak tylko wówczas, jeżeli chodzi o osoby pełnoletnie. Dla osób niepełnoletnich musiałby Pan mieć zezwolenie prawnych zastępców, to znaczy rodziców (ojca, opiekuna) itp. Oczywiście poświadczenie takie uwalnia Pana tylko od odpowiedzialności wobec tejże osoby za ewentualne obrażenia, które sama poniosłaby w razie wypadku, i to też tylko o tyle, o ile Panu nie można by zarzucić jakiegoś szczególnie ciężkiego przewinienia czy niedbalstwa. W każdym więc razie zabieranie ze sobą osoby drugiej jest dla Pana dość poważnem ryzykiem, i dlatego radzimy w sprawach tych być raczej zbyt ostrożnym niż zamało.



HUMOR

Impertynencja



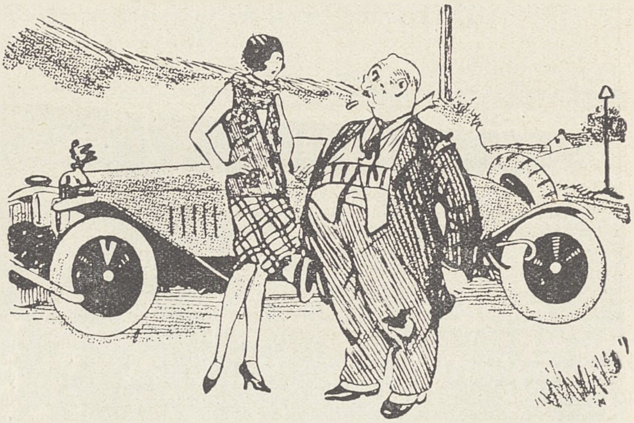
Przejechany: — Do pioruna, złaź pan ze mnie z tą klatką, bo jak wstanę, będzie druga katastrofa.

— Gdzie masz swój samochód?
— Kupiłem wózek dziecięcy i wzamian za niego oddałem samochód jako pierwszą ratę.

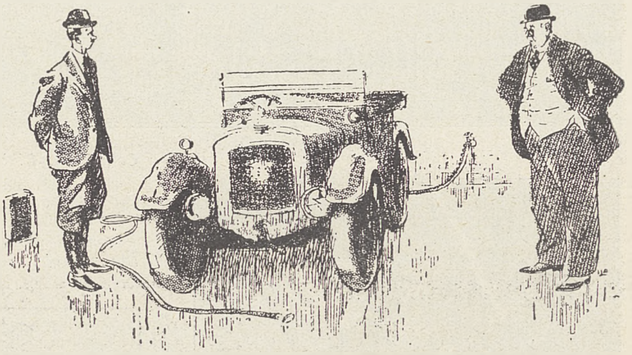
* * *

Samochodziarz do przechodnia, którego najechał: — Jak się pan czuje, czy bardzo pana poturbowałem?
— Nie wiem, odpowiem panu po rozmowie z moim adwokatem.

Wcale dowcipna



Kierowczyni: — Panie, jakże się cieszę, że moja nowa maszyna potrafiła bez najmniejszego uszkodzenia przejechać przez tak wielki przedmiot.



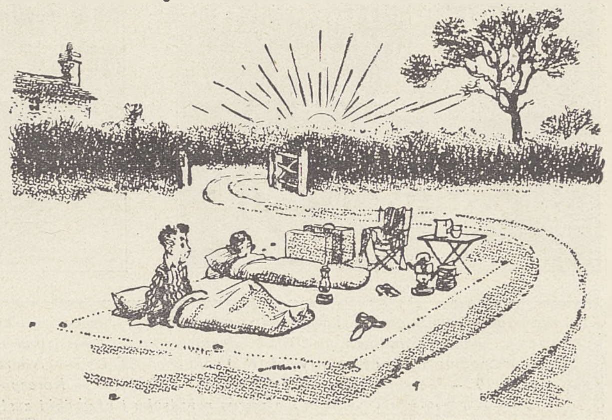
Kupujący: — Marka fabryczna, jak widzę, jeszcze bardzo dobrze się zachowała.

— Więc znasz złodzieja, który ci skradł samochód i dlaczego nie każesz go aresztować?
— Zaczekam jeszcze kilka dni.
— Poco?
— Jestem pewien, że każe on wóz na nowo polakierować i zamieni dwie zużyte opony na nowe.

i
Niemła przygoda automobilisty

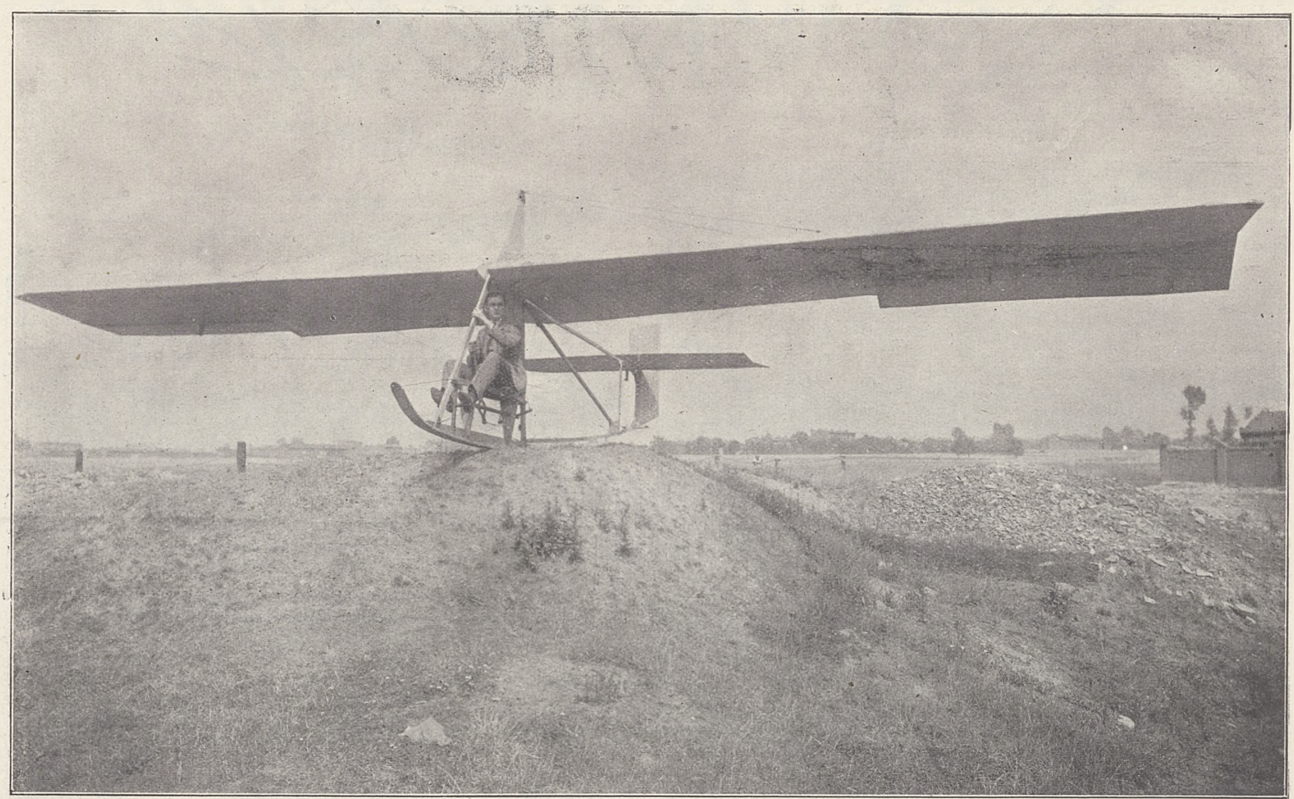


Ona: — Czy uważasz, że samochód jest dostatecznie zabezpieczony?
On: — Bezsprzecznie, przecież przywiązałem go do namiotu...



a gdy zaświtał poranek...

Rozmaitości ze świata



Członkowie Klubu Lotnictwa Żaglowego na Górnym Śląsku skrzętnie zaczynają uprawiać ćwiczenia na żaglowcach.

(Po lewej:) Panna Halina Grzybkowska ukończyła kurs pilotażu w Aeroklubie Akademickim w Poznaniu i uzyskała dyplom pilota.

(Po prawej:) Światowa firma „Good-Year" w wcale dowcipny sposób reklamuje swe wyroby.





Numer pojedynczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50. przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor: Alfred Chrzanowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godz. 13-tej.